

mais en 1915, cette irresponsabilité cessa et, depuis lors, une compagnie de messageries doit répondre des retards ou des dommages causés par le fait des compagnies de chemin de fer chargées des transports.

Les marchandises confiées aux messageries sont envoyées en grande vitesse, de telle sorte que les compagnies de messageries ne constituent pas une concurrence aux tarifs de fret par rail ou par eau. Ainsi, dans son premier tarif, la Dominion Express Company, conformément à ses conventions avec le C.P.R., faisait payer un tarif égal à  $2\frac{1}{2}$  fois le maximum du tarif des marchandises transportées à la même distance. Généralement, une compagnie de messageries paie à la compagnie de chemin de fer un pourcentage de ses recettes brutes; par exemple, la Canadian Express Company versait au Grand Tronc 50 p.c. Mais le chemin de fer trouve un revenu supplémentaire par les dividendes; et d'ailleurs, les compagnies de messageries n'ayant que de minimes dépenses de matériel et d'entretien, finalement les compagnies de chemins de fer reçoivent à peu près la totalité des bénéfices réalisés par ces compagnies. De même que les tarifs de chemin de fer, ceux des messageries sont sujets à l'approbation de la Commission des Chemins de fer.

**Opérations des Messageries.**—En 1926, la dernière année sur laquelle la Section des Transports du Bureau Fédéral de la Statistique a pu terminer sa compilation, il y avait en activité au Canada quatre compagnies canadiennes de messagerie et une américaine. La Canadian Pacific Express Co., autrefois la Dominion Express Co., est une filiale du chemin de fer Canadien Pacifique et s'occupe des messageries sur les chemins de fer et sur les vaisseaux, en eau douce comme en mer, du Pacifique Canadien. Les messageries du Canadien National sont sous les soins d'un département spécial de ce chemin de fer. La British America Express Co. exploite un service sur les chemins de fer Algoma Eastern et Algoma Central et la Central Canada Express Co. sur le Central Canada, l'Edmonton, Dunvegan & British Columbia, et l'Alberta & Great Waterways; l'American Railway Express Co. s'occupe des messageries sur les sections canadiennes des chemins de fer des Etats-Unis et sur la route de Skagway jusqu'à certains points du territoire du Yukon. Ces compagnies sont organisées en vertu de pouvoirs qui leur sont conférés par des statuts du Gouvernement canadien et leur service consiste à l'expédition de colis, transport des baggages, et le droit d'émettre des mandats payables, des chèques de voyageurs, lettres de crédit et autres formes d'effets de commerce (tableau 30). Le passif total des trois compagnies canadiennes ainsi que du département des messageries du Canadien National, le 31 décembre 1926, était de \$9,385,196.

Depuis quelques années, les compagnies de messageries subissent la concurrence assez sérieuse des camions automobiles. Les facilités de transport qu'offre l'automobilisme présentent maints avantages; avec la construction de nouvelles routes et l'amélioration des anciennes, cette concurrence ne pourra que s'accroître, principalement sur les courtes distances.

Le tableau 28 donne les statistiques des recettes et dépenses des compagnies de messagerie au Canada pour toutes les compagnies, de 1911 à 1926, et le tableau 29 donne les détails pour chaque compagnie en 1926. Dans ces tableaux, les montants payés par les compagnies aux voituriers, c'est-à-dire les chemins de fer, les bateaux, etc. pour le transport des colis, apparaissent sous l'en-tête "privilèges de messagerie". Le tableau 29 donne aussi la longueur des routes exploitées par chaque compagnie en 1926. Sur un total de 60,168 milles, 41,473 sont sur des lignes de chemin de fer à vapeur, 14,227 sur les lignes de navigation océanique (principalement les lignes du Pacifique Canadien) et 4,056 sur les bateaux côtiers ou faisant la navigation intérieure.